Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem



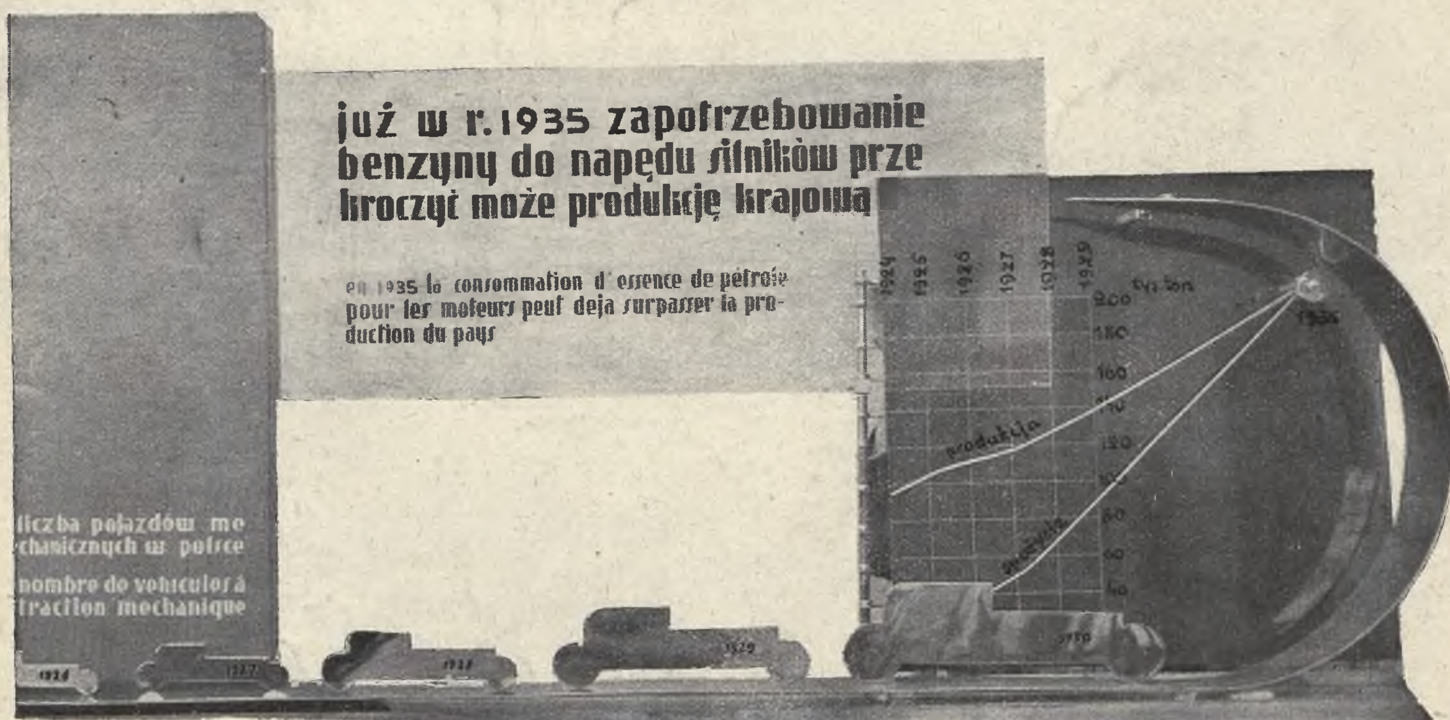

# Auto i Turysta

ROK I
Nr. 8

15 LIPIEC
1930 ROKU

Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu

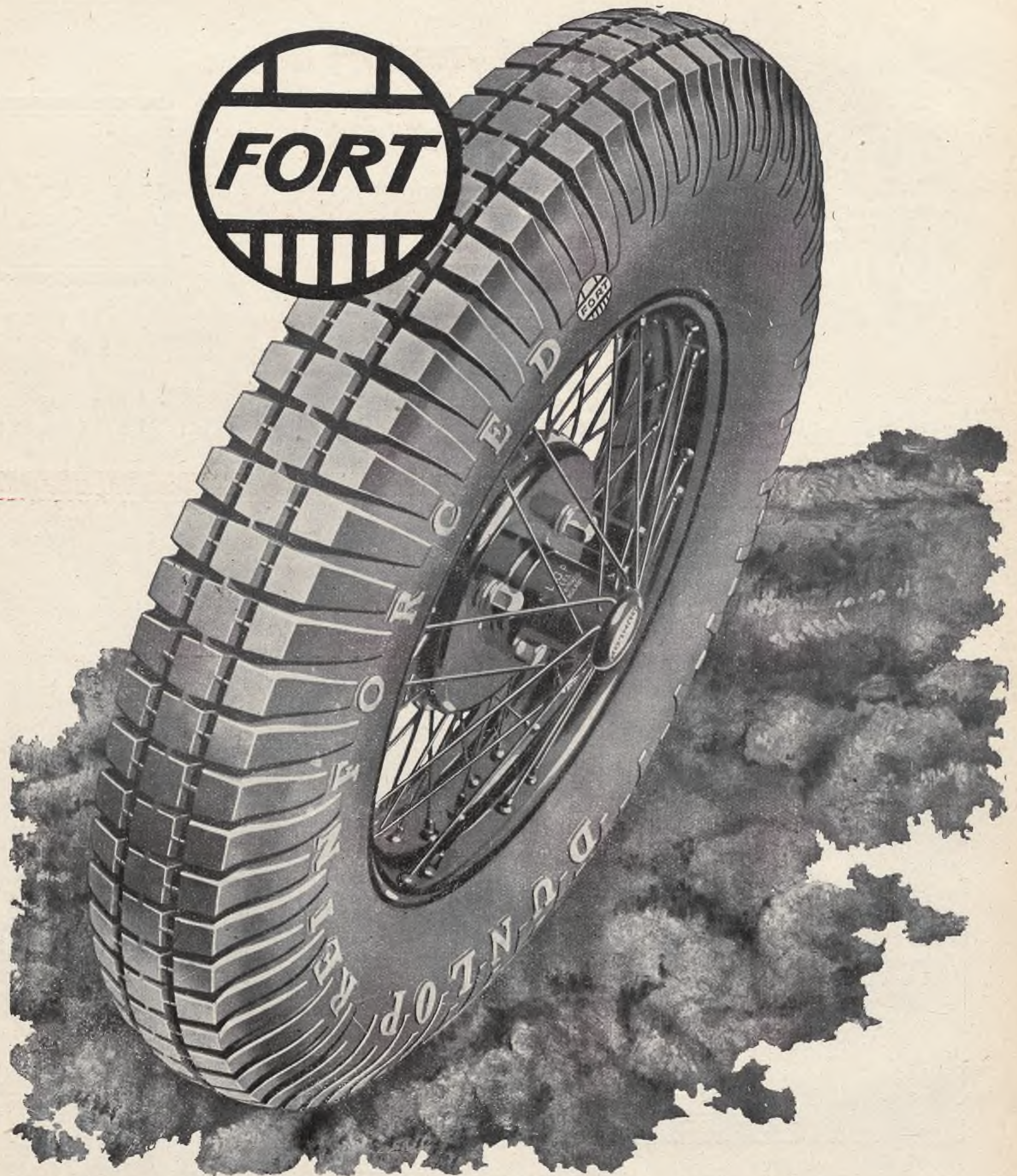
## W obliczu przesilenia benzynowego




*Na podstawie zupełnie ścisłych danych statystycznych stwierdzić można, że już w roku 1935, przy dalszym rozpowszechnieniu silników spalinowych, polska produkcja benzyny zaledwie pokryje zapotrzebowanie krajowe. W dalszym ciągu bylibyśmy zmuszeni do importowania benzyny i obciążenia wielką pozycją naszego ujemnego bilansu.*

*Najwyższy czas już teraz zażegnać groźne przesilenie, dążąc do stosowania mieszanek spirytusowych, dużo tańszych i niemniej wydajnych od benzyny.*

CENA 80 GR.


FORT
DUNLOP
REINFORCED




Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, 15 LIPIEC 1930 Nr. 8

# Otwarcie lokalu Polskiego Touring Klubu

Wiadomości o P. T. K. w naszem społeczeństwie były zazwyczaj, albo bardzo szczupłe albo nieścisłe. Dlatego też szeroki ogół nie zainteresował się uroczystością otwarcia nowego lokalu naszego Klubu.

Przypomnijmy sobie w krótkości naszą historję. Przez kilka lat pierwszych Klub przygotowywał się do rozpoczęcia działalności. Jednym z bardziej realnych dowodów istnienia były pertraktacje z Polskiem Towarzystwem Krajoznawczem o złączenie się. Nazewnątrz jednakże nie dawał Klub żadnych nieomal znaków istnienia.

I oto przed kilku miesiącami powstaje przy Klubie Sekcja Samochodowa. W ciągu krótkiego czasu swego istnienia zyskuje nieprawdopobną ilość członków, sięgającą dziś już tysięcy, uruchamia szereg wydziałów, jako to: wycieczkowy, porad fachowych, delegatów i inne, otwiera stacje obsługi, przygotowuje własne warsztaty, pomaga swoim członkom w sprawie tryptyków, informacji wycieczkowych i fachowych, a wreszcie uroczyście poświęca swój wspaniały lokal w dawnym pałacu Bacciarelego przy ulicy Bagatela 5, gdzie poza szeregiem sal klubowych posiada wielką salę do zebrań towarzyskich i t. p.

Niezwykły wyraz siły i rozmachu organizacyjnego Klubu dało właśnie uroczyste otwarcie. Oto bowiem cała ulica Bagatela zatłoczona została setkami samochodów członków Klubu. Maszyny te olbrzymim wężem przewinęły się przez miasto bezpośrednio po poświęceniu lokalu, budząc zdumienie stolicy.

Rezultat: wzmożony napływ członków nowozapisywanych.

Po defiladzie przez miasto około godziny 9-ej zebrali się zaproszeni goście w salonach Klubu.

Prezes Klubu Gen. Dr. Roman Górecki wygłosił krótkie bardzo charakterystyczne przemówienie.

Powiedział, on, że objął prezesurę naszego Klubu ponieważ sprawa poznania Polski przez polaków, a tembardziej przez gości zagranicznych jest zagadnieniem doniosłej wagi. Podkreślił, że zagranica, a szczególnie nasi sąsiedzi czynią wszystkie wysiłki zarówno w celu zaznajomienia obcych z ich krajami, jak i wielokrotnie w celu urobienia nam jaknajgorszej opinji. Jest obowiązkiem każdego trzeźwo myślącego obywatela przeciwdziałać tej akcji drogą pozytywną i realną, to jest kontrakcją.

Rezultat propagandowy, mówił dalej Prezes — jest częścią naszej pracy. Albowiem bezpośrednio za nim kroczą potężne rezultaty finansowe, a gdybyśmy nawet nigdy nie mieli dojść do tego, do czego doszła Szwajcarja i Włochy, gdzie dochody z turystów zagranicznych stanowią nadzwyczaj poważną pozycję w budżecie Państwa, — to jednak sumy, jakie uzyskać możemy, są olbrzymie i niewątpliwie warte potężnych wysiłków.

Również jasną jest rzeczą, że zagadnienie komunikacji, naprawa dróg i tworzenie nowych szlaków, wzrost mechanicznych środków lokomocij, będących wszak jednym z powodów i dowodów wzrostu powszechnego dobrobytu — leży na linji zainteresowań i prac Polskiego Touring Klubu.

Prezes wyraził przekonanie, że bodaj jedna polska fabryka samochodów będzie je całkowicie produkować w kraju i umożliwi nabywanie ich najszerszym rzeszom, przyspieszając w ten sposób tempo życia i ułatwiając je.

Na zakończenie oświadczył Prezes, że zdumiewający rozwój Klubu w ostatnich miesiącach i tyle wspaniałych dowodów jego żywotności daje mu pełną satysfakcję za ataki prasy, która uważała za właściwe, ze względów ściśle partyjnych atakować go, ponieważ drobnemi sumami popierał tą akcję. Prezes uważa, że pieniądze te zostały wydane zgodnie z interesem Państwa i najszerszego ogółu obywateli.

Życząc dalszego rozwoju, zakończył Prezes swoją mowę, za którą zebrani podziękowali mu długo niemilknącą burzą entuzjastycznych oklasków.

W późną noc przeciągnęło się zebranie towarzyskie, w czasie którego wznoszono szereg toastów na cześć Prezesa, a po jego wyjściu wysłano mu depeszę serdecznie i gorąco dziękującą za szlachetne stanowisko, jakie wobec Klubu zajmował i zajmuje.

Lokal otwarty... Biura uruchomione... Kilkudziesięciu ludzi pełnych altruistycznej ofiarności składa swój czas, swe zdolności, swą wiedzę fachową i wytrwałą, intensywną, wydajną pracę na rzecz dziesiątków tysięcy obywateli, interesujących się turystyką automobilową i każdą inną.

**Uruchomiliśmy ogromny aparat. Z dużym wysiłkiem stworzyliśmy wielkie zręby olbrzymiego gmachu polskiego turyzmu. Nasi członkowie za znikomą opłatą miesięczną kilku złotych otrzymują szereg niezwykle doniosłych korzyści, a biorąc je od nas i współpracując z nami — tworzą właśnie przygotowanie tych potężnych i tak upragnionych rezultatów, o których mówił nasz Prezes.**

Im prędzej i im liczniej przyjdziecie do nas, tem szybciej dojdziemy do celu.

Dlatego wzywamy Was, — przyjdźcie, nie odkładajcie ani dnia. Jest to w interesie Waszym i Kraju.

# REGULAMIN
## Oznak Klubowych Polskiego Touring Klubu

Znak Polskiego Touring Klubu winien być symbolem wysokiego uspołecznienia członka, który winien:

1) znać obowiązujące przepisy policyjne i drogowe,

2) przestrzegać porządku kołowego, estetycznego i sanitarnego,

3) zachęcać innych do udzielania wszelkiej pomocy turystom,

4) wpajać zrozumienie ruchu na drogach, szosach, ulicach i ścieżkach,

5) popierać rozwój turystyki,

6) dawać niezbędną sygnalizację i dobry przykład innym, w swojem postępowaniu,

7) udzielać wskazówki, dotyczące turystyki wszystkim, którzy tych wiadomości potrzebują,

**Godło.** Godłem Polskiego Touring Klubu jest koło samochodowe z oponą, na górnej połowie której znajduje się napis: **„Polski Touring Klub"**, zaś dolną połowę koła, zasłania tarcza trójkątna z białem polem, a na niej litery „P. T. K.".

**Znak na blankiety klubowe** „P. T. K." winien być wykonany jednobarwnym rysunkiem technicznym systemem cynkograficznym. Wielkość 20 mm.

**Znak na druki,** do czasopism, afiszy, ulotek, chorągiewek i t. p. wydawnictw reklamowych może być wykonany rysunkiem graficznym i systemem cynkograficznym o dowolnych średnicach opony.

**Znak do pojazdu mechanicznego** winien być w rysunku frontowym identycznym ze znakiem do ubrania. Odwrotna strona znaku jest wykonana płasko, a okrągła tarcza o barwach narodowych (biało - czerwone) zakrywa płaską powierzchnię naby koła. Rozmiar średnicy opony 80 mm. — Cena 60 złotych.

**Uwaga:** Znak ten może być umocowany na korku chłodnicy, lub na prawym przednim błotniku, ewentualnie przed chłodnicą. Znak ten może być umieszczony tylko na samochodach, lub pojazdach mechanicznych, stanowiących prywatną własność P. T. K., względnie członków P. T. K., **za wyjątkiem** pojazdów o charakterze zarobkowym.

**Znak do ubrania** jest wykonany ze srebra, przy pomocy sztancy. Zewnętrzna średnica opony winna być 17 mm. Tarcza winna być również wykonana ze srebra pokrytego białą emalją, na której widnieją srebrne litery „P, K.", zaś litera „T" jest większa i wewnątrz srebrnego swego obramowania jest pokryta jasno-czerwoną emalją. Znaki te winny być wykonane z gwintami lub agrafkami. — Cena zł. 6.

**Znak do czapki klubowej** winien być identycznych rozmiarów i wyglądem zewnętrznym, jak znak do ubrania wykonany winien być z bronzu, potem srebrzony. Dla umocowania na czapce znak ten winien posiadać dwa metalowe wąsy dostatecznie długie. — Cena zł. 3.

**Uwaga:** Gwintu przy znakach do czapek używać nie wolno.

**Czapka klubowa** Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu kształtem swym podobna jest do czapki polskiej marynarki, typu oficerskiego. Cała czapka i daszek wykonane są z materjału granatowego, na otoku (lampasie) taśma morowa, a nad daszkiem pleciony gruby, czarny sznurek, zakończony dwoma czarnemi guzikami. Wysokość otoku (lampasu) 50 mm., tył otoku z ząbkiem 60 mm., wysokość kwatery 50 mm., średnica daszka 60 mm., średnica denka 270 mm. Znaczek do czapki winien być założony w samym szwie otoku, ażeby zakrywał równomiernie część otoku i kwatery. Na brzegu daszka naszyty jest złoty galonik szerokości 6mm. Dla członków Zarządu i delegatów w odstępie 5 mm. od poprzedniego złotego galonika jest naszyty drugi galonik złoty — szer 2 mm. Członkowie Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu winni przy wszelkich imprezach występować w czapkach klubowych i oddawać ukłony, salutując.

**Uwaga:** Czapki zatwierdzone powyżej wzoru są do nabycia w firmie Antoni Tuczyn, Warszawa, ul. Podwale 2 — po uprzedniem przedstawieniu legitymacji członkowskiej.

**Proporczyk** (chorągiewka) jest koloru czerwonego o rozmiarach 30 x 170 x 70 mm., t. j. w kształcie równoramiennego trójkąta, którego boki są oblamowane kolorem białym na szerokości 10 mm. Na czerwonem polu w odległości 50 mm. od podstawy trójkąta, wydrukowany jest czarną farbą znak Polskiego Touring Klubu sposobem graficznym, (na żądanie znak Klubu może być haftowany). Wielkość znaku do druku 80 mm. — Cena zł. 3.

**Uwaga:** Chorągiewka winna być umocowana z przodu po lewej stronie pojazdu przynależnego do Klubu.

**Słupek do proporczyka** jest wykonany z drutu stalowego o średnicy 6 mm., długości 340 mm. (plus 40 mm. gwintu ¼") Na górze znajduje się gałka mosiężna o średnicy 15 mm., na odległości 15 mm. od góry znajduje się jedno oczko, a na odległości 190 mm. ku dołowi — drugie oczko, dla umocowania proporczyka. Drut stalowy winien być niklowany, gałka pozostaje mosiężna.

**Uwaga.** Słupek jest do nabycia w firmie „L. Krupka", Karszawa, ul. Nowy Świat Nr. 5.

**Szyldy klubowe** wiszą przy wejściu do wszystkich lokali Polskiego Touring Klubu rozrzuconych po całej Rzeczypospolitej Polskiej. Szyldy klubowe wykonane są z blachy żelaznej pokrytej jasno - czerwoną emalją, na której widnieje tylko godło Polskiego Touring Klubu, wykonane emalją popielatą, względnie srebrną, z białą tarczą i czerwoną literą „T". Wielkość blachy szyldu klubowego jest 500 x 500 mm.

**Tabliczki dla delegatów** są wykonane na blasze sposobem foto - litograficznym przy użyciu odpowiedniej sztancy. Rozmiar blachy, na której widnieje godło Polskiego Touring Klubu, 300 x 300 mm. Do tych szyldów dołącza się jeszcze szyldziki w tymże wykonaniu o rozmiarach 175 x 300 mm. z napisami:

1) Delegat Wojewódzki,
2) Delegat Powiatowy,
3) Delegat Lokalny.

Powyższe szyldziki powinny być umocowane na zamieszkiwanym przez delegata domu, obok bramy frontowej, pozatem na drzwiach mieszkania delegata winien być umocowany szyldzik o rozmiarach 100 x 220 mm., wykonany z blachy żelaznej, pokrytej białą emalją i czarnym napisem (Delegat Wojewódzki, Delegat Powiatowy, Delegat Lokalny).

**Tabliczki dla firm** autoryzowanych przez Polski Touring Klub, jak hotele, restauracje, garaże, warsztaty i t. p. są te same, jak tabliczki dla delegatów, lecz bez obydwóch szyldzików z napisami, czyli same godło Polskiego Touring Klubu.

**Plakieta odznaczeniowa** jest to blaszka z metalu półszlachetnego, bronzowana, lub górnym rogu pgaliódegoo e 123456 123456 złocona o rozmiarach 50 x 100 mm., w lewym górnym rogu której jest przylutowany srebrny znak do ubrania (wielkość 17 mm.). Na blaszce winien być wygrawerowany napis: kto, kiedy i za co został tą plakietą odznaczony lub wyróżniony. Plakieta może być umocowana tylko na pojeździe, na którym została zdobyta.

Godła i napisy Polskiego Touring Klubu używane przez członków Klubu, delegatów, lub firmy autoryzowane przez Polski Touring Klub, winny być natychmiast zwrócone w cenie ich wartości do Zarządu Polskiego Touring Klubu z chwilą wykreślenia lub zrzeczenia przynależności do Klubu, względnie zaprzestania wypełnienia przyjętych na siebie zobowiązań.

Używanie godeł i napisów Polskiego Touring Klubu przez osoby nie mające do tego prawa jest wzbronione i będzie ścigane sądownie.

Znaki klubowe są do nabycia w sekretarjacie Polskiego Touring Klubu.

Unormowaniem znaków Polskiego Touring Klubu i przestrzeganiem regulaminów osiągniemy poparcie turystyki, a tem samem i haseł Polskiego Touring Klubu.

Zmiany niniejszego regulaminu będą obwieszczone delegatom dodatkowemi okólnikami.

Warszawa, czerwiec 1930 r.

**Zarząd P T. K.**

# Statystyka i rzeczywistość




*P. Minister Komunikacji inż. A. Kühn w otoczeniu przedstawicieli władz i zarządu na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.*

Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjno - Turystyczna ma się ku końcowi. Nie spotkała się ona wprawdzie z tak szeroką popularnością, jak zeszłoroczna „Pewuka", lecz dla ludzi interesujących się komunikacją i turystyką stanowiła poglądową encyklopedję postępu w tych dziedzinach zarówno u nas, jak i zagranicą.

W dziale turystycznym Polska wystawiła przebogatą kolekcję eksponatów, segregowanych województwami, umieszczonych umiejętnie i przejrzyście. Z pośród państw obcych najsilniej była reprezentowana Rumunja, nasza sąsiadka, bardzo słabo u nas znana, a dla turysty, tak interesująca i łatwo dostępna.

Większość pozostałych państw poprzestała na urządzeniu kiosków, zawierających zresztą materjał bardzo interesujący.

W dziale komunikacji kolejowej pokazaliśmy dowodnie, że produkujemy tabor nie gorszy bynajmniej od zagranicznego, lecz dużo tańszy, zaś sama organizacja kolejnictwa niewiele ustępuje najlepszym pierwowzorom zagranicznym.

W dziale komunikacji wodnej niewiele mieliśmy do pokazania: większość naszych rzek, pozostaje dotąd w stanie pierwotnym, a przez to do celów komunikacyjnych służyć nie może. Natomiast mieliśmy możność podziwiania pięknych modeli zagranicznych portów, szczególnie okazale prezentownaych przez Włochów.

Wystawa samochodowa najmniej była ciekawa dla autombilistów. Po za kilkoma eksponatami specjalnemi, widzieliśmy wielką ilość samochodów dobrze nam znanych marek i modeli. Polskę reprezetowały tutaj ciężarówki „Ursus" i osobowe „CWS" produkowane wciąż w ilościach homeopatycznych.

Najsłabiej jednak przedstawia się dział komunikacji autobusowej. Oficjalna nasza statystyka, pisana widocznie różowym atramentem, twierdzi, że komunikacja autobusowa w Polsce rozwija się żywiołowo i że długość linji autobusowych przewyższa długość torów kolejowych.

Czy można jednak nazwać pompatycznym tytułem „linji autobusowej", stare zniszczone pudło, słabo przypominające samochód, które kursuje bez rozkładu, w zależności od frekwencji?

Statystyka w tym wypadku znajduje się w fatalnej rozbieżności z istotnym stanem rzeczy. Radziłbym autorowi tej optymistycznej statystyki, odwiedzić kiedykolwiek postój autobusów przy rogatce Grójeckiej lub na placu Broni. Sam widok tych rozklekotanych, niechlujnych wehikułów mówi aż nadto dobitnie o warunkach, w jakich muszą pasażerowie odbywać podróż.

„Linje autobusowe" nie posiadają nietylko dworców, lecz nawet przyzwoicie urządzonych przystanków.

O bezpieczeństwie tej komunikacji, aż nadto dobrze świadczą częste wiadomości w prasie o katastrofach autobusowych.

Na swoje usprawiedliwienie właściciele autobusów znajdą niewątpliwie ten kontr - argument, że stan naszych dróg uniemożliwia należytą konserwację maszyn. Szlaki najbardziej uczęszczane są istotnie w stanie nienadającym się do normalnego użytku. Czy jest to jednak dostatecznem usprawiedliwieniem wobec publiczności, płacącej słone ceny za przejazd?

Istnieją zresztą i w Polsce linje, umiejące dać pasażerom komfort i bezpieczeństwo jazdy. Wystarczy wymienić linje, łączące Kraków z Zakopanem i Krynicą. Z linji podwarszawskich „Skowar", utrzymujący komunikację z Konstancinem i Skolimowem, posiada samochody solidne i dobrze obsługiwane, jakkolwiek nawierzchnia drogi na tym odcinku woła o pomstę do nieba i Ministerstwa Robót Publicznych. Istnieją więc i w Polsce możliwości racjonalnego prowadzenia przedsiębiorstw autobusowych.

Stan rzeczy zatem jest zupełnie nienormalny. Gdzie należy szukać przyczyny tej anarchji? Przedewszystkiem w kwalifikacjach przedsiębiorców autobusowych.

Bardzo nieznaczny odsetek przedsiębiorców traktuje sprawę fachowo. Większość natomiast — to ludzie nic z automobilizmem lub komunikacją nie mający wspólnego. W komunikacji autobusowej widzą oni źródło doraźnego dochodu. Kupują stare podwozia, stawiają na to szpetne pudło, mające wyobrażać karoserję, otrzymują koncesję (z tem niestety, jest najłatwiej) i... otwierają „linję", uwidocznioną następnie w statystyce.

Z takim stanem rzeczy pogodzić się nie można. Komnikacja autobusowa jest sprawą pierwszorzędnej doniosłości i wiąże się ściśle z palącą kwestją funduszu drogowego.

Olbrzymią większość kursujących obecnie na drogach polskich autobusów należy wycofać z obiegu poprostu ze względu na bezpieczeństwo publiczne i nadal udzielać koncesji tylko na przedsiębiorstwa racjonalnie prowadzone.

Wówczas dopiero można będzie mówić poważnie o statystyce komunikacji autobusowej.

# Turystyka

# Poświęcenie schroniska turystycznego na Pilsku

Część pasma Beskidów Zachodnich, które od zachodu, północy i wschodu okrąża linja kolei żelaznej Rajcza — Żywiec — Sucha — Chabówka, zaś od płd. - wschodu, południa i płd. zachodu gościniec Chabówka — Podwilk — Jabłonna — Namiestów — przełęcz Ujsolska — Rajcza, noszą nazwę Beskidów Wschodnich.

Jest to potężny, prześliczny krajobrazowo łańcuch górski, kulminujący się w dwóch wyniosłościach: Białej Górze (1725), oraz Pilsku (1557).

Przed 1914 rokiem cały prawie ruch turystyczny w Beskidach Zachodnich, za wyjątkiem północnych stoków Babiej Góry, oraz źródeł Wisły, znajdował się w obcych rękach.

Ze zniemczonych wówczas miast Górnego i Cieszyńskiego Śląska szły w góry falangi niemieckich turystów, świetnie zorganizowanych w Związek Beskidowy (Beskidenverein), który nie szczędził trudu ani też kosztów na budowę obszernych i wygodnych murowanych schronisk górskich, trasował i znaczył ścieżki, wydawał mapy i przewodniki.

Wszystko to było, naturalnie, w języku niemieckim, który rozgłośnie i triumfalnie rozbrzmiewał na odwiecznej ziemi piastowej.



*Okazały gmach schroniska w Pilsku.*

Jedynem polskiem schroniskiem był mały drewniany domek na Markowych Szczawinach (półn. stoki Babiej Góry), zbudowany w r. 1906 nadludzkim wprost wysiłkiem przez D-ra H. Zapałowicza:

Dopiero przed samą wojną wybudowano na Stożku drugie polskie schronisko. Od czasu odzyskania Niepodległości gospodarka turystyczna przeszła w ręce Polskiego Tow. Tatrzańskiego, które też odrazu wycisnęło wybitnie polskie piętno w całem paśmie Beskidów Zachodnich.

Radość i uzasadniona duma rozpiera piersi, patrząc na rezultaty tej pracy.

Osławione „polnische Wirtschaft" staje się już nie piekącym policzkiem, a dumnem hasłem polskiej twórczości, dowodem naszej tężyzny narodowej, radosnym bodźcem do nowych, coraz to większych poczynań. Gospodarka Polskiego Tow. Tatrz. na terenie Beskidów Zachodnich jest wzorową. Wygodne drogi, znakomicie znaczone ścieżki, liczne drogowskazy i tablice orjentacyjne, schroniska, polskie mapy, szczegółowy i dokładny „Przewodnik po Beskidach", prof. K. Sosnowskiego, doskonałego znawcy i upartego pioniera naszej turystyki w Beskidach, dalej świetna monografja turystyczna Babiej Góry Władysława Miodowicza, wydana w roku



*Strażnicy polscy i czescy na pograniczu koło Pilska.*
fot. A. Wisłocki.

bieżącym przez Oddz. Babiogórski T. T. w Żywcu, olbrzymi ruch turystyczny młodzieży polskiej — oto są owoce żmudnej i wytrwałej pracy tych szarych, w większości wypadków bezimiennych ludzi, co sercem całem ukochali ten przepiękny górski zakątek Polski i poświęcili mu wszystkie swe siły.

Ostatnim dowodem tej pięknej pracy było wybudowanie schroniska na Pilsku, wzniesionego kosztem 100,000 zł. przez Oddz. Babiegórski T. T. w Żywcu i Bielsku.

Tomy całe możnaby napisać o staraniach, zabiegach i... wybiegach takich i ocenionych wprost ludzi, jak np. prof. Stanisław Merta i Kazimierz Sosnowski, dzięki którym głównie doszła budowa do skutku.

Na wysookści około 1350 m., tuż obok czeskiej granicy, stanęło i obszerne schronisko wedle planów inż. arch. Stanisława i Witolda Wolańskiego.

Schronisko otwarte przez cały rok, znakomicie ułatwia zwiedzanie Pilska, a w szczególności jego wspaniałych terenów narciarskich w zimie.


*Góral-kobziarz, typ obecnie zanikający*

Dnia 20 lipca przybyły tu tłumy ludności wiejskiej z obu stron granicy, oraz wielu wybitnych turystów polskich i zagranicznych na uroczyste otwarcie schroniska.

Po mszy polowej i poświęceniu przemawiali: Dr. Mieczysław Orłowicz, delegat Min. Robót Publicznych, nieoceniony pionier i opiekun turystyki w Polsce, wiceprezes T. T., marszałek Osiecki, prof. Stanisław Merta, prof. Adam Wisłocki, delegat Polskiego Touring Klubu, p. Ant. Stach, delegat Czeskiego Klubu Turystów, przedstawiciele lokalnych władz i ludności wiejskiej, oraz imieniem Słowaków p. Rudo Hrusinsky, którego piękne przemówienie o kulturalnem, ekonomicznem i społecznem braterstwie Słowaków i Polaków wywołało burzę oklasków. Do późnej nocy trwała potem zabawa przy dźwiękach góralskiej muzyki.

*A. W.*

# Wycieczka czeskich kanoistów do Polski

Canoe — oryginalna łódź indjan i traperów Ameryki Północnej, znakomicie nadająca się do przebywania dzikich prądów rzecznych, niewielkich wodospadów, mielizn i t. p. przeszkód, niezwykle zwrotna, łatwa do przenoszenia z miejsca na miejsce, trwała i pakowna znalazła szybko zastososowanie w turystyce wodnej. W Polsce na razie mało jeszcze znana, jest nadzwyczaj popularną w Zachodniej Europie na równi ze składakiem, pochodzącym również z dalekich mórz podbiegunowych.

W Niemczech jest już przeszło 30.000 właścicieli canoe oraz kajaków, zrzeszonych w Canuverbandzie. Za przykładem Niemiec poszli też i Czesi, uprawiający gorliwie wszelkie rodzaje turystyki, a posiadający dziś przeszło 20 klubów, poświęconych turystyce wodnej, zrzeszonych w Ceski Svaz Kanoistu.


*Kajak czeskosłowackiego turysty na falach Wisły.*

Dla uczczenia dziesięciolecia odzyskania Bałtyku przez Polskę, oraz celem zawiązania stosunków towarzyskich z podobnymi polskimi klubami i zaznajomienia się z matką rzek naszych — Wisłą, wyruszyła dnia 20 lipca b. r. wycieczka kilkudziesięciu czeskich kanoistów z Krakowa Wisłą na Hel.

Sympatyczni nasi goście zwiedzą wszystkie, wybitniejsze pod względem turystycznym miejscowości, leżące nad Wisłą, zatrzymując się dłużej w Warszawie oraz w Bydgoszczy i nad Polskiem morzem.

Wycieczka potrwa od dnia 20 lipca do 16 sierpnia b. r.

Miłych gości witamy serdecznie i życzymy im wiele słońca, pogody i jaknajlepszych wspomnień, wywiezionych z Polski.

*A. W.*

# ZAKOPANE

## swoi i obcy w letniej stolicy Polski

Zakopane w pełni sezonu. Zapełniły się wille i domki góralskie, szczególniej w najbliższej i dalszej okolicy licznemi rodzinami po same brzegi, a obecnie zapełniają się gośćmi i pensjonaty, które w sezonie letnim, na wypłenienie się szczelne, czekać muszą znacznie dłużej, niż w zimie. Ale to zwykła kolej rzeczy. W zimie przyjeżdżają bowiem poszczególne osoby, w lecie, jako w okresie wakacyjnym, rodziny — a dla tych ostatnich taniej, a niejednokrotnie i wygodniej wypada prowadzenie gospodarstwa domowego na własną rękę.

Zjazd tegoroczny, mimo przychodzących do nas groźnych wieści z całej Polski, a także i zagranicy, o pustkach w miejscowościach uzdrowiskowych i zdrojowiskowych, nie mniejszy, jak lat poprzednich. Dane, jakie posiadamy, a są to dane zupełnie pewne, bo opierające się na liczbie meldunków, wykazują do 8 lipca pewną nawet nadwyżkę w stosunku do roku przeszłego. Dopiero ostatni tydzień był we frekwencji gości nieco słabszy, od tego samego okresu w roku przeszłym, bieżący znów jednak nie różni się w niczem. Świadczy o tem zresztą — ruch na ulicach, w lokalach rozrywkowych i na wycieczkach. Jeżeli chodzi o pewne osłabnięcie tętna życia — to prawo do skargi mogą mieć tylko kupcy, u których ruch słabszy — ale to już wina nie braku gości, a pieniądza. Każdy w tych ciężkich czasach ogranicza się, cóż dopiero tu na letnisku.

Ruch w Zakopanem, jak lat poprzednich — ludziska bawią się na dancingach, przy dźwiękach muzyki rzeczywiście pierwszorzędnych zespołów orkiestralnych i podziwiają różne atrakcje kabaretowe. Duże ożywienie objawia ruch artystyczny — mamy więc dwie wystawy, jedną malarską Związku Podhalan i jedną w Szkole Przemysłu drzewnego — częste występy artystów dramatycznych i to pierwszorzędnych (Osterwa, Solska), różnych rewji (Halama, Walter i inni), koncerty (pianista Hoehn, skrzypek Gimpel), a wreszcie koncerty własnej symfonicznej orkiestry Związku Przyj. Zakopanego. Dnie, wykorzystując bajeczną pogodę, spędzają letnicy na łonie przyrody, zapełniając okoliczne przylaski i oblegając „dzikie" plaże nad strumykami, aby osmalić swe członki na kolor bronzu... Rzeczywiści zaś zwolennicy przyrody dążą pielgrzymkami, lub pojedyńczo wgłąb Tatr, w okoliczne pełne czaru i chłodu doliny — by tam zaczerpnąć w płuca zapasu powietrza na długie dziesięć miesięcy żmudnej pracy w miastach przy biurkach...

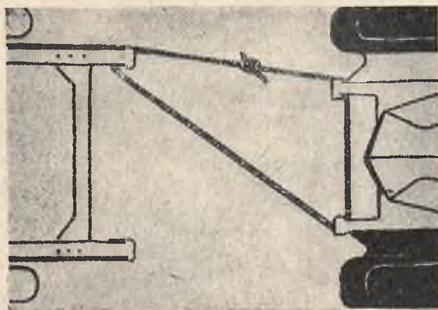
Nie zapomniała o Zakopanem i Tatrach i w tym roku liczna kolonja braci artystycznej. Trudno tu wszystkich wymienić i przeto ograniczamy się do kilku tylko nazwisk — bawią więc: znakomity Mieczysław Frenkiel, Kornel Makuszyński, Ferdynand Goetel, Zofja Rygier - Nałkowska, Egon Petri, Karol Szymanowski, Axentowicz, Wł. Jarocki, Kazuro, i wielu innych. Mamy obok nich wielu ludzi ze świata politycznego, naukowego i t. d. W zacisznych pokojach Muzeum Tatrzańskiego wre, jak co roku praca nad badaniem Tatr i Podhala pod względem przyrodniczym i historycznym. O tym bastjonie pracy naukowej mało kto wie, bo uczeni, jak to uczeni, wolą, aby o nich w czacie ich pracy mało kto wiedział — aby zaś komu nie przyszła ochota im w tej pracy przeszkadzać...

Zakopane w sezonie letnim niema tylu i tak rozlicznych imprez sportowych, jak w zimie — niemniej i pod tym względem nie śpi snem letnim. Mieliśmy więc już ciekawy wyścig kolarski Kraków — Zakopane, oraz niemniej ciekawy, a bardzo ważny bieg sztafetowy Zakopane — Morskie Oko i z powrotem. W najbliższym czasie organizuje się zawody lekkoatletyczne, a w końcu sierpnia clou sezonu letniego, tradycyjny samochodowy Wyścig Tatrzański na szosie do Morskiego Oka. Tegoroczny wyścig, jako wprowadzony w program europejskich mistrzostw, zgromadzi zapewne, nie tylko na trasie przy kierownicach, ale i na trybunach licznych gości zagranicznych, których w tym roku w Zakopanem i tak jest znacznie więcej, niż lat poprzednich — co uważać należy za bardzo korzystny dla Zakopanego objaw. Snać zainteresowanie Tatrami i Zakopanem rośnie coraz bardziej. Wśród gości cudzoziemskich przeważają, jak na razie, Niemcy, dalej idą Czesi, Węgrzy, chociaż niebrak i gości z dalszych krajów, jak: Francji, Belgji, Danji (ta odwiedza nas bardzo licznie), Anglji, Szwecji, Finlandji, Łotwy, a nawet dalekiej Japonji. Jeżeli wzrost frekwencji gości zagranicznych pójdzie w dalszym ciągu w temsamem tempie, to za lat kilka stanowić oni będą znaczny odsetek, który nada Zakopanemu charakter stacji turystycznej międzynarodowej. Pierwszorzędną zasługę w rozwoju tego ruchu zagranicznych gości i turystów ma niezaprzeczenie reprezentacyjny hotel Bristol, zbudowany i prowadzony według zasad hoteli szwajcarskich.

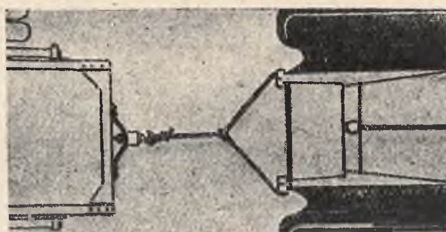
# Technika

## Gdy ciągną nas na sznureczku...

Mój Boże — komu z nas, automobilistów już to się nie zdarzyło? Niewielu z nas pochwalić się może tem, że zawsze dojechał wszędzie o własnych siłach, że nigdy nie znalazł się w śmiesznej i wstydliwej sytuacji kierowana samochodem, ciągnionym przez chude szkapiska. Wprawdzie coraz rzadsze już są dzisiaj te wielkie, poważne „panny", które każdej chwili czychały na doświadczonego nawet automobilistę wtedy, gdy trochę dalsza podróż była już ryzykiem i poniekąd bohaterstwem. Poważne uszkodzenia, któreby bezapelacyjnie unieruchomiały samochód, należą dziś, na szczęście, do rzadkości i jeżeli jeszcze czasami się zdarzają, to najczęściej przy bardzo starych, zużytych maszynach. Nie mówię tu naturalnie o uszkodzeniach z powodu wypadków, gdyż te, niestety, są coraz częstsze. Umiejętnie i rozważnie kierowany współczesny samochód jest instrumentem quasi niezawodnym. Wysoki gatunek, używanych obecnie do budowy samochodów, materjałów, jak również udoskonalenia konstrukcyjne wyłączają prawie możliwość niespodziewanego samouszkodzenia w drodze. Chyba, że przed wyjazdem nie wszystko już było w porządku, że zaniedbało się jakiejś poprawki, albo popełniło w drodze jakiś błąd elementarny w kierowaniu Otóż to — jeżeli samorodne „panny", należą obecnie do rzadkości, to drobne różne „paniątka" z winy świeżo upieczonych i niedoświadczonych kierowców, których ćma nieprzebrana uwija się po drogach, stały się chlebem ich powszednim. Jeżeli tego rodzaju sportsman posiada obok siebie zawodowego kierowcę, to rzecz jest małej wagi, gdyż te uszkodzenia, które dziś się zdarzają, prawie zawsze mogą być usunięte nawet w drodze przez doświadczonego specjalistę. Gorzej sprawa się przedstawia, gdy dufny w swą wiedzę i doświadczenie, młody kierowca sam wyruszy w drogę. Znam wypadek, że młody, a raczej świeżo upieczony, automobilista kazał się przyciągnąć o kilkadziesiąt kilometrów do garażu, gdy magneto, z powodu przetarcia się kabla od wyłącznika przestało dawać mu iskrę. Jedna dosłownie minuta wystarczyła do zaizolowania tego kabla i uruchomienia z powrotem silnika, ale trzeba było w tym wypadku poszukać metodycznie najprostszego uszkodzenia, a nie zasugestjonować się natychmiast poważną „panną". Pomimo więc doskonałości technicznej dzisiejszych samochodów, bywają one i teraz równie często co dawniej unieruchomione bądź to z powodu tak licznych dziś wypadków, bądź też z powodu jakichś drobnych uszkodzeń, których kierowcy amatorzy nie umieją odszukać, a tembardziej usunąć. I dla tego i dziś jeszcze poczciwe chłopskie koniki w wioskach przydrożnych, mają w dalszym ciągu dość liczną zaszczytną klijentelę „zapannionych" automobilistów.

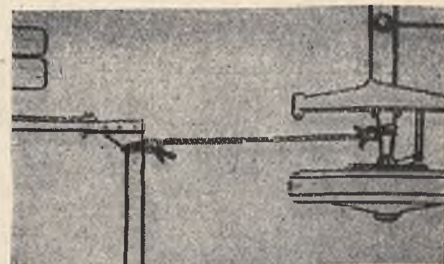


*1. Takiego sposobu przywiązywania maszyny należy starann e unikać.*



*2. Ten sposób uwiązania powoduje ściąganie ku sobie łajek i z tego względu jest szkodliwy dla maszyny.*

Jednak i ta, tak zdawałoby się prosta czynność, co pokierowanie samochodem zaprzężonym w parę koni, wymaga pewnego doświadczenia, umiejętności, a zwłaszcza ostrożności. Wieleż bowiem widziałem wypadków, gdy unieruchomiony z powodu jakiegoś drobnego wewnętrznego uszkodzenia samochód, został przyciągnięty do garażu, to wyglądał, jakby wyszedł ze straszliwej katastrofy. Pogięte przednie łajki, skrzywiona oś, potłuczone latarnie i sharmonizowane (w kształcie harmonijki przyp. redakcji) błotniki, świadczyły, aż nadto dobitnie, o nieumiejętności młodego kierowcy nietylko usunięcia drobnego uszkodzenia silnika, ale i przywiązania samochodu do orczyków, a potem utrzymania się w odpowiedniej odległości od szarpiących i wierzgających rumaków. Gwoli więc pouczenia niedoświadczonych jeszcze automobilistów pozwolę sobie podać tutaj parę praktycznych wskazówek, w jaki sposób przyczepić się do usłużnego kolegi, albo i pospolitych chabetów, w jaki sposób następnie kierować i jakie ostrożności zachować, aby samochód nieuszkodzony doprowadzić szczęśliwie do cichego portu — garażu.



*6. Takie rozwiązanie sprawy jest, oczywiście, absurdalne.*

Więc, gdyś, Kolego zdecydował, że już dalej o własnych siłach nie pojedziesz, że uruchomić Cię może już tylko siła obca i zaczniesz rozglądać się za pomocą, za tą zbawczą siłą obcą, to najsłuszniej uczynisz, proponując przejeżdżającym automobilistom, aby Cię dociągnęli do najbliższego miasta. Propozycje te jednak czynić należy oględnie. Nie można bowiem prosić kogoś, kto jedzie na malutkim samochodziku, aby pociągnął twoją wielką limuzynę. Gdyby to bowiem był człowiek gołębiego serca, któryby propozycji nie poczytał za ironję i wzruszony Twoim smutnym losem rzeczywiście zechciał Ci pomódz, to i tak nie na wieleby Ci ta pomoc przydać się mogła. Zrzuciwszy py-

---

### OGÓLNE CECHY PRACY SILNIKÓW SAMOCHODOWYCH NA MIESZANCE.

**Samochody osobowe, ciężarowe i motocykle:**

Zużycie paliwa niższe ewentualnie jednakowe.

Przy wyższych kompresjach (szczególnie amerykańskich samochodach, konstruowanych na duże sprężenie) pędzenie mieszanką staje się ekonomiczniejsze od pędzenia benzyną.

Łagodniejsza praca, bez stuków.

Umożliwienie powiększenia zapłonu.

Łatwość rozruchu nawet podczas dużego mrozu.

Zwiększona sprawność silnika.

Szybkość jednakowa.

Zwiększenie elastyczności motoru.

Szczególniej zaleca się przy jeździe sportowej i do wszystkich motorów wysokiej klasy.

Zmniejszone grzanie silnika.

Zmniejszenie nagrzewania się zaworów.

Brak osadu węglowego w głowicach cylindrów.

Minimalne zakopcanie świec.

Czystość komory wybuchowej, tłoków i grzybków wentylowych.

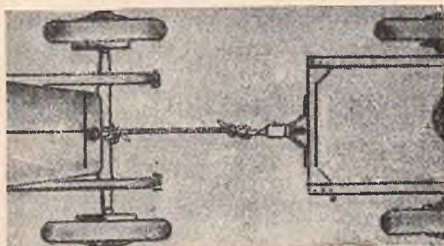
Brak zarzucania świec i potrzeby ich czyszczenia.

Bezdymne i bezwonne spaliny.

Zmniejszenie zużycia panewek.

Brak rdzewienia tłoków lub cylindrów.

Mniejsze wyrobienie łożysk.



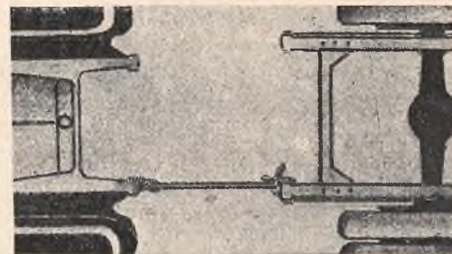
*4. Najlepsze jest uwiązanie w osi podłużnej obu samochodów. Niestety, nie zawsze jest to wykonalne.*

chę z serca o pomoc prosić należy tylko tych, którzy na silniejszych i cięższych od Twojej jadą maszynach. Najprzyjemniej i najracjonalniej jest być ciągnionym przez samochód ciężarowy, jako że niezahamowanie w czas swego samochodu narazi Cię w tym wypadku najwyżej o rozbicie swego przodu, ale nie na rozbicie tyłu samochodu usłużnego kolegi i na słuszne z jego strony pretensje. Ciężarówka natomiast niewiele sobie robi ze wszelkich „byków" i „knock - autów" holowanego przez nią samochodu. W stosunkach polskich jednak najczęściej holującą maszyną będzie poprostu para chłopskich szkapiąt. Jeżeli będą to przypadkowo młode i strachliwe konie, to nie należy zaprzęgać ich bezpośrednio do samochodu, lecz do fury, za którą dopiero będzie przyczepiony samochód. Trzeba w takim wypadku zwrócić uwagę, aby z tyłu fury nie sterczał, jak to często widać, chybotający się drąg, gdyż trudno sobie wystawić, z jaką szybkością i z jaką łatwością potrafi on znaleźć się w chłodnicy.

Do przywiązania somochodu do holującego go wehikułu, należy użyć linki. Musi ona być dostatecznie mocną, aby wytrzymać mogła naprężenia 2.000 do 3.000 kg., gdyż, pomimo, iż w warunkach na wielkie naprężenia przy ruszaniu z miejsca i przy szarpaniu na nierównościach drogi. Końce powinna mieć zawiązane w spore pętle, albo jeszcze lepiej mieć wplecione żelazne kółka. Konopna lina o tej wytrzymałości jest jednakże dosyć gruba i przy koniecznej jej długości 8 do 10 metrów, zajmuje w samochodzie sporo miejsca. Dla tego częściej jest używana linka stalowa, która przy 15 mm. średnicy posiada już wytrzymałość 8 do 10.000 kg. Linka stalowa jednak w zastosowaniu do tego celu posiada też niedogodności, a temi są sztywność jej, która utrudnia wiązanie i twardość może być przyczyną uszkodzenia lakieru samochodu, a nawet i części blaszanych. Dla tego polecałbym automobilistom raczej linkę konopną. Łańcuchy żelazne, tak często wobec braku linki stosowane u nas do holowania samochodów, są dla nich jeszcze niebezpieczniejsze od linek stalowych, radziłbym przeto stanowczo, o ile to jest możliwe, odrzucić je od tego użytku.

Rady moje zresztą stosują się do tych przewidujących automobilistów, którzy stale ze sobą wożą tego rodzaju instrument. Najczęściej jednak automobiliści, dufni w swoją szczęśliwą gwiazdę, no i umiejętność uważaliby sobie za ujmę wożenie linki, i dopiero w chwili nieubłaganej „panny" zabiegać muszą o cenioną im na wagę złota starą poprzecieraną linkę, o którą jest rzeczywiście nieraz trudniej, niż o kompletny zaprzęg. Najczęściej muszą się oni zadowolnić powiązanemi postronkami od chomąt, zbyt słabemi i krótkiemi, ale za to niesłychanie drogiemi.

Gdy pechowy automobilista zdobył już wreszcie potrzebną mu linkę, to teraz musi wiedzieć, w jaki sposób ją użyć. Czynności uwiązania samochodu do mającego go pociągnąć wehikułu, nie należy nigdy powierzać ciemnemu furmanowi, albo obojętnemu obcemu szoferowi, gdyż w 90 wypadkach na sto zrobią to nieumiejętnie lub niedbale, narażając oba wehikuły na uszkodzenie. Mają oni oczywiście tendencję pójścia po linji najmniejszego oporu, a tem jest uwiązanie samochodu, jak wskazano na rys. 1. Najprostszem bowiem jest przewleczenie linki pod obie fajki uszkodzonego samochodu z jednej strony i przez kółko orczyka, albo też pod wieszak resoru tylnego z drugiej strony i związanie następnie obu końców linki. Widocznem jest, że przy tego rodzaju uwiązaniu samochodu linka będzie miała tendencję ściągnięcia ku sobie obu fajek i rzeczywiście często się zdarza, iż wskutek takiego uwiązania samochodu fajki zostają zgięte ku środkowi. Również sposób uwiązania samochodu, wskazany na rys. 2 jest z tego samego powodu błędnym, choć często jest stosowanym przez automobilistów, którym się wydaje, że najważniejszą rzeczą jest połączyć oba pojazdy, w taki sposób, żeby znajdowały się one za sobą w prostej linji, t. j. żeby koleiny ich się zgadzały. W tym celu często automobiliści stosują sposób, wskazany na rys. 3, t. j. uwiązanie lewej fajki samochodu holowanego do prawego wieszaka samochodu holującego. Jeżeli oba wehikuły mają iść za sobą w jednej osi, to sposób ten, jak i poprzednie, będzie bezwzględnie wadliwym. Może on być użyty jedynie w razie, jeżeli posiadana linka jest bardzo krótka, a droga, po której idą te samochody, jest dostatecznie szeroką i pustą. Wtedy jednak samochód holowany nie powinien trzymać się w osi samochodu holującego, lecz tak, aby lewe jego przednie koło szło śladem prawego tylnego koła tamtego. W ten sposób zabezpieczyć się można od wzajemnych zderzeń wskutek zbyt krótkiego związania pojazdów. Prawidłowym sposobem uwiązania samochodów jest sposób wskazany na rys. 4, to jest uwiązanie pojedyńczą linką środka osi samochodu holowanego do orczyka, względnie do haka zczepnego, jeżeli holuje samochód ciężarowy. Sposób ten jednak rzadko kiedy daje się zastosować, ponieważ najczęściej obecne samochody mają zakryte przednie osie przez blaszane fartuszki, albo przez tablice rejestracyjne, tak, iż nie można bez ich uszkodzenia przywiązać linki do osi. Z drugiej strony, o ile holuje samochód osobowy, albo ciężarowy, który nie posiada haka zczepnego, to odpada możliwość uwiązania drugiego końca linki w osi obydwóch pojazdów. Wtedy zastosować można sposób wskazany na rys. 5, a mianowicie uwiązanie prawej fajki samochodu holowanego do prawego wieszaka tylnego resora samochodu holującego, który jest może mniej prawidłowym, ale łatwym i nieszkodliwym. Natomiast należy bezwzględnie unikać sposo-



*5. Można poprzestać na takiem połączeniu. W praktyce ten sposób jest najczęściej stosowany.*

bu, wskazanego na rys. 6, to jest uwiązania samochodu holowanego za oś, ale nie pośrodku, lecz z któregoś jej boku. Szoferzy mają tendencję stosowania tego sposobu przy samochodach, które mają zasłonięte przednie fajki przez boczne blaszane far-



3. *Uwiązanie lewej fajki do prawego wieszaka wywołuje szkodliwe naprężenia skośne i może spowodować zjechanie do rowu.*

tuszki, tak, iż niema możności przewleczenia pod niemi linki. Sposób ten prowadzi nieuchronnie do uszkodzenia osi, uszkodzenia zamocowania resorów i zespołu kierowniczego. W wypadku więc, gdy niema możności przewleczenia linki pod fajkami, to należy poświęcić więcej czasu, odkręcić poprostu blachę lub numer rejestracyjny, maskujące przednią oś i uwiązaś samochód według wzoru rys. 4. Jako ogólną regułę muszę tu jeszcze dodać, iż należy zawsze łączyć dwa pojazdy, względnie samochód z zaprzęgiem w sposób równoległy, a unikać łączenia po przekątni, wiążąc więc linkę zawsze w taki sposób, aby nie miała ona tendencji zdeformowania jakiegoś organu samochodu. Wszystkie siły działać powinny w osi samochodu, a więc w osi podłużnic, resorów i kół, a nigdy nie skośnie do tych organów. Odległość między związanemi ze sobą pojazdami powinna wynosić od 7 do 8 metrów. Ta odległość daje możność kierowcy pojazdu holowanego zahamować w czas swoją maszynę w razie raptownego zwolnienia lub zatrzymania się maszyny holującej. Aby jednak pomiędzy dwie związane ze sobą pojazdy nie dostał się jakiś nieostrożny intruz, wskazanem jest uwiązać do linki, zwłaszcza jeśli to jest cienka linka stalowa, kilka gałganów, jak to wskazano na rys. 7.

Przed ruszeniem w drogę kierowcy obydwu pojazdów powinni porozumieć się, co do wzajemnych sygnałów. Oczywiście, że to kierowca samochodu holującego, względnie woźnica zaprzęgu powinien sygnałami ręki uprzedzać kierowcę pojazdu holowanego o zamierzonem przez siebie manewrowaniu, jako to o zwolnieniach, zakręcaniu, zatrzymaniu się, wymijaniu innych i t. d. Kierowca pojazdu holowanego za pomocą horowca pojazdu holowanego za pomocą swojeg klaksona zwraca uwagę holującego go, że coś jest nie w porządku.

Kierowca samochodu holującego przed ruszeniem z miejsca powinien ręką uprzedzić swego kolegę, aby miał się on na baczności i zwolnił hamulce, i następnie wolniutko ruszyć naprzód, aż do chwili wyprężenia się linki. Potem powinien stopniowo tylko przyspieszać, tak aby bezwzględnie unikać jakiegokolwiek szarpania. W tym celu też kierowca samochodu holowanego baczyć stale musi, aby zanadto się nie rozpędzić i być każdej chwili gotowym do momentalnego zatrzymania samochodu. Jednak unikać on musi, o ile możności gwałtownego hamowania, które będzie bardzo szkodliwe zarówno dla niego, jak i dla holującego go. Najlepszą metodą tego bezwzględnie trudnego prowadzenia samocho-



8. *W wypadku rozbicia przodu maszyny holowanie winno się odbywać w taki sposób.*



7. *Długość linki winna wynosić 7 — 8 metrów. Dla ostrzeżenia przechodniów wskazane jest umieszczenia na niej kolorowego gałganu.*

du jest baczyć stale i tak manewrować swojem spizęgłem i hamulcami, aby linka między samochodami była stale naprężona, a nie wlokła się po ziemi. Na drodze górzystej kierowca holujący powinien już zawczasu przed wzniesieniem przełożyć bieg na niższy, gdyż pod górą z uwiezonym z tyłu ciężarem nie uda mu się tego dokonać bez gwałtownych szarpań, które mogą spowodować pęknięcie linki i postawić holowanego go w trudnej, jeśli nie niebezpiecznej sytuacji.

Zamiast rozpisywać się, jak należy postępować przy holowaniu samochodu, który ma uszkodzony przedni wózek (oś i koła) podaję tutaj sugestywny rysunek 8. Jak widać w tym wypadku rola kierowcy samochodu holowanego ogranicza się do zera, niema więc o czem tu mówić. Przy tej sposobności dodam jedynie, iż bardzo szczerze życzę Czytelnikom, aby nigdy w ich karjerze automobilistów nie zaszła potrzeba takiego ich holowania.

**Inż. R. Morsztyn.**

# PODNIEBNE REDUTY

*Było to w czasach bodaj najcięższych w dziejach Polski.*

*Nie zatarły się jeszcze ślady tragicznych powstań, pobojowisk, nie zarosły trawą samotne mogiły po głuchych leśnych ostępach, nie obeschły łzy w oczach, opłakujących tych, co w pewną ciemną noc odeszli, by już nigdy nie wrócić...*

*Kraj cały tulił się kirem żałoby, dusze osnuła pajęczyna smutku, rozpaczy i zniechęcena.*

*Słowo „Polska“ obawiano się wymówić nawet szeptem...*

*I wówczas, w oczach najgorszego ucisku, gwałtu i przemocy, czasach męki, beznadziejnej depresji i utraty wiary we własne istnienie i siły, maleńka garstka ludzi o wielkim sercu stworzyła Towarzystwo Tatrzańskie.*

*Właśnie stamtąd, z Tatr, z tej najwyższej, podniebnej strażnicy Polski zabrzmiał cichutki szept: j e s t e ś m y!*

*Pierwsze słowo otuchy, pierwsza pobudka, pierwszy zew...*

*Dalekim potoczył się echem.*

*Szedł z serca w serce, rozsiewał pomroki struchlałych dusz, podnosił opuszczone wstydem czoło.*

*Rósł, potężniał, rozdzwaniał się coraz silniej i wołał, wołał nieustannie.*

*Dalekiemi, tajnemi ścieżkami, po przez granice i gęste kordony przemykać się poczęły jakieś szare cienie.*

*Szły wsłuchane w ów dziwny zew, pięły się w górę, wysoko, by wśród skalnego świata mieć choćby miraż swobody, by z pełnej dziwnego uroku i potęgi przyrody czerpać w zdławioną pierś moc wytrwania, by w słonecznych zboczach tatrzańskich tracić niedole i smutki, radośnie prężyć skarlałe mięśnie w wytrwałej walce z granitem, by od watr, po turniach w głuche noce rozpalonych, rozświetlać pochodnie swych serc i nieść je potem, jak skarb najcenniejszy daleko, daleko w doliny...*

*A ludzie tamci, w owo dziwaczne T. T. skupieni, nie ustawali w pracy. Czyjeś bezimienne, cierpliwe dłonie dźwigały ciężkie głazy, budowały ścieżki po górskich bezdrożach, pracowicie kuły twardą opokę, wbijały klamry żelazne, zawieszały łańcuchy.*

*Radośnie grzmiały topory, cioszące zręby pierwotnych jeszcze schronisk — szałasów, gdzie spotykali się ci, co gdzieindziej spotykać się nie mogli.*

*Nie były to zwykłe schroniska.*

*Ukryte w niedostępnym chaosie kamiennych zwalisk, odcięte morzem mgieł od świata całego, były one jedynem schronieniem, jedyną podniebną redutą, mistycznem miejscem odpoczynku dalekich pielgrzymów, gdzie krzepiły się serca otuchą i rosła wiara w lepszą przyszłość.*

*Wsłuchani w wycie halnego wiatru, grzmot spadających lawin, świadkowie wiecznego zmagania się żywiołów, uczyli się buntu, poznawali rozkosz walki i słodycz zwycięstwa.*

*Tutaj powstała i wkrótce objęła cały kraj organizacja delegatów T. T., tajnych emisarjuszy gór, szerzących niestrudzenie ukochanie polskiej przyrody, głoszących chwałę jej piękna.*

*Rosły więc coraz bardziej szeregi pielgrzymów, dążących do tej polskiej Mekki.*

*Już ciasno im było w Tatrach, rozeszli się więc wzdłuż olbrzymiego łańcucha Polskich Karpat od źródeł Wisły aż po Czeremosz.*

*I nastąpiło dziwne, jedyne w swoim rodzaju spotkanie.*

*W dzikich górskich pustkowiach, w głuchych ostępach puszcz karpackich, w zadymionych szałasach po halach i połoninach spotykać się zaczął polski inteligent z ludem, góry te zamieszkującym.*

*Jak bracia jedną wspinali się ścieżką, z jednego jedli naczynia, przy jednym spali ognisku. Choć różną nieraz mówili gwarą, rozumieli się jednak bez trudu, albowiem łączyło ich w spólne gór ukochanie.*

*Zdumiewające skarby sztuki ludowej tysiącem barw i kształtów rozbłysły przed oczyma „dolskich“ przybyszów.*

*Zniknęły granice, zatarły się różnice pochodzenia, prysły odwieczne przesądy, jak mgła poranna rozwiała się wzajemna nieufność.*

*Bracia to byli wszyscy, jednej Matki synowie.*

*Aż wreszcie — P R Z Y S Z Ł A...*

*Przez wojny krwawą zawieruchę, przez nędzę i cierpienie, przez śmierć.*

*Ubyło wielu z szeregów, po różnych świata zakątkach rozsiały się ich kości...*

*Ale ci, co pozostali, stanęli znów do pracy.*

*Bezimienni czujni strażnicy naszych gór...*

*ADAM WISŁOCKI.*

# Ciśnienie w pneumatykach podczas upałów

Sezon letni nastręcza szereg zagadnień natury technicznej, o wyjaśnienie których zwróciliśmy się — jak we wszystkich wypadkach wątpliwości tego rodzaju — do Wydziału Technicznego firmy Dunlop.

Niektórzy automobiliści bowiem redukują latem ciśnienie w pneumatykach poniżej przepisanej normy, zalecanej dla poszczególnych wozów, motywując to tem, że rozszerzenie powietrza wskutek gorąca może zwiększyć ciśnienie niedopompowanej opony do normy, z drugiej strony zaś, przy normalnem napompowaniu, rozrzedzenie to może spowodować pęknięcie opony.

W firmie Dunlop objaśniono nas wszakże, że w Polsce, jak i we wszystkich krajach o klimacie umiarkowanym, różnica pomiędzy warunkami atmosferycznemi latem, a zimą jest stosunkowo tak mała, że wpływ jej na ciśnienie w pneumatykach jest nieznaczny.

Należy bowiem wziąć pod uwagę, że temperatura powietrza nie odgrywa głównej roli, ponieważ ciśnienie w oponie może się podnieść tylko wówczas, gdy temperatura powietrza w dętce również się podnosi. Jeżeli więc napompujemy oponę np. do 2atm., wówczas zwiększenie ciśnienia ponad tę wysokość — spowodowane zmianą temperatury — byłoby możliwe jedynie w wypadku jednoczesnego podniesienia się temperatury powietrza wewnątrz, t. j. w dętce.

Ponieważ jednak guma jest bardzo złym przewodnikiem ciepła, temperatura powietrza w dętce podnosi się bardzo powoli.

Następujące zestawienie zilustruje, jak wolno podnosi się ta temperatura.

Współczynnik przewodzenia ciepła gumy jest 0.0003, gdy np. współczynnik miedzi jest 0.9 — czyli, że przewodzenie ciepła przez gumę trwa 3.000 razy dłużej, niż przewodzenie ciepła przez miedź.

Staje się więc rzeczą jasną, że temperatura powietrza nie stanowi o temperaturze w dętce, ponieważ temperaturę tę dzieli od temperatury w dętce gruba warstwa gumy, gumy, która, jako zły przewodnik ciepła, jest w tym wypadku izolatorem.

Przypuśćmy jednak, że temperatura powietrza w dętce została podniesiona do wysokości temperatury zewnętrznej. Jakiż miałoby to wpływ na zwiększenie ciśnienia?

Jak wiadomo, zwiększenie ciśnienia jest proporcjonalne do podniesienia temperatury w dętce. Specjalne badania teoretyczne przez firmę Dunlop, wykazały, że podniesienie temperatury powietrza w dętce od 15°C do 40°C zwiększa ciśnienie tylko w stosunku 1:13, t. j. o $^1/_{13}$ wysokości ciśnienia.

Jeżeli więc opona jest napompowana np. do wysokości 2 atm., podniesienie temperatury o 25°C, zwiększa ciśnienie do 2,150 atm. Jeżeli ciśnienie wynosi np. 2.850 atm., ciśnienie zwiększa się do 3.080 atm.

Za trzeci przykład niechaj posłuży przypadek napompowania opony do wysokości 6 atm., kiedy to zwiększenie ciśnienia przy podniesieniu temperautry o 25° wynosi 6.450 atm.

Z powyższych kilku przykładów możemy więc ułożyć następującą tablicę:

| Ciśn. przy 15°C. | Ciśn. przy 40°C |
|---|---|
| 2 amt. | 2,150 atm. |
| 2,850 atm. | 3,080 atm. |
| 6 atm. | 6,450 atm. |

Weźmy teraz inny przykład — a mianowicie: podniesienie temperatury od 0°C (punkt krzepnięcia) do 35°C. Tabliczka nasza wyglądałaby wówczas następująco:

| Ciśn. przy 0°C | Ciśn. przy 35°C |
|---|---|
| 1,750 atm. | 1,980 atm. |
| 6 atm. | 6,730 atm. |

Wynika stąd, że obawa przed pęknięciem opony wskutek zwiększonego ciśnienia, spowodowanego jakoby podwyższeniem temperatury, jest zupełnie bezpodstawna, tembardziej, że trochę zwiększone ciśnienie jest latem pożądane. Każda opona bowiem, podczas jazdy, ugina się, mniej, lub więcej, zależnie od ciśnienia — praca ta zaś wytwarza ciepło. Ponieważ wysoka temperatura powietrza sama przez się nagrzewa oponę, trochę zwiększone ciśnienie chroni ją przed nadmiernem nagrzewaniem, jakie jest skutkiem wykonywanej przez oponę, w tych warunkach, pracy.

**K. W.**

# Sport

## Mistrzostwo Tatr i Europy

Dzień 24 sierpnia r. b. będzie pamiętną datą dla sportu automobilowego w Polsce. W tym dniu odbędzie się pierwsza na ziemiach polskich międzynarodowa impreza samochodowa. Wprawdzie od kilku lat miewaliśmy raidy i wyścigi „międzynarodowe", wszakże ich „międzynarodowość" polegała właściwie na możności udziału cudzoziemców w imprezach polskich. Imprezy polskie miały niewielką siłę atrakcyjną dla cudzoziemców i poza ś. p. v. Wentzel - Mossak nie widzieliśmy u nas automobilistów reprezentujących wielką europejską klasę.

Tegoroczny wyścig Tatrzańsi został zaliczony w poczet rozgrywek o mistrzostwo górskie Europy. Ponieważ sam udział w wyścigu daje punkt do mistrzostwa, spodziewany jest liczny udział automobilistów zagranicznych.

Do całokształtu mistrzostwa górskiego zalicza się wynik dziesięciu wyścigów, odbywający się w rozmatiych krajach europejskich. Pamiętny jest sukces inż. Liefelda w pierwszym z tych wyścigów na wzniesieniu Zbraslaw — Jilowiste. Osiągnął on drugie miejsce w kategorji wyścigowej za v. Stuck'iem. 24 czerwca odbył się drugi z rzędu wyścig na wzniesieniu Cuneo — Colle della Maddalena w Italji. Na trasie długości 66.5 kilometrów zwycięzca Nuvolavi na Alfa - Romeo osiągnął fenomenalny wynik — przeciętną 103,7 klm/godz. Następne miejsca zajęli również włosi: Fagioli na sam. Maserati i Arcangeli na Alfa — Romeo. Stuck wyścigu tego nie ukończył, wskutek defektu silnika, mimo to w tabeli mistrzostwa jest na pierwszem miejscu z 6 punktami. Drugi jest Ferrari z 5 punktami, dalej zaś Liefeld i Fagioli z 4 punktami każdy.

W kategorji sportowej jest bezkonkurencyjny Caracciola, który po zwycięstwie na Jiloviste, w Maddalena na swoim Mercedes - Benz osiągnął znakomitą przeciętną — 97 klm./godz. Posiada on mistrzostwa, aż 10 punktów, podczas, gdy następni — Biondetti i Burgaller mają zaledwie po 4 punkty.

Ten układ tabeli pozwala przypuszczać, że zarówno Stuck, jak i Caracciola staną do wyścigu Tatrzańskiego. Niezależnie od tego ujrzymy na serpentynach pod Morskiem okiem niejednego jeszcze „asa" europejskiego.

Wyścig zachowa charakter międzynarodowy tylko dla kategorji wyścigowej i sportowej. Wyścig samochodów turystycznych będzie konkurencją krajową, przyczem do udziału będą dopuszczeni wyłącznie członkowie Automobilklubów polskich. Wyścig będzie obejmował również kategorję motocykli, wszakże ilość ich będzie ograniczona do 30.

Po raz pierwszy w Polsce poza nagrodami honorowemi będą rozegrane nagrody pieniężne, — dla kategorji wyścigowej i sportowej są przewidziane nagrody w sumie około 20.000 złotych. Jakkolwiek te nagrody zmniejszają cokolwiek czysto sportowy charakter imprezy, wprowadzają pierwiastek zainteresowania materjalnego, pogodzić się z tym faktem należy raz nazawsze: dla zawodników, przybywających na wyścig zdaleka, stanowią one właściwie zwrot kosztów przybycia na wyścig.

Najbardziej zażarta walka toczyć się będzie o „Wielką Nagrodę Tatr". Przechodnią tą nagrodę zdobył już dwukrotnie Jan Ripper. Zdobycie przezeń tej nagrody poraz trzeci i ostateczny w silnej konkurencji międzynarodowej jest mocno problematyczne.

Niemniej interesująca będzie w wyścigu walka o punkty do mistrzostwa Polski. Po wyścigach w Łodzi i Ojcowie oraz raidzie Międzynarodowym na czele tabeli okazał się Maurycy hr. Potocki mający 7 punktów. O jeden punkt więcej ma Liefeld. 10 punktów i trzecie miejsce ma Adam hr. Potocki, zaś zeszłoroczny mistrz — Jan Ripper znajduje się na czwartem miejscu z 11 punktami. Wyścig Tatrzański prawdopodobnie przyniesie przesunięcie w tej tabeli, zaś ostateczny wynik ustali wyścig płaski we Lwowie, mający się odbyć 7 września.

Inowacją doniosłą jest wprowadzenie przymusu treningu. Szosa będzie przeznaczona do treningu od 5 do 9-ej rano w dn. 22 i 23 sierpnia, zaś każdy zawodnik będzie musiał wykazać się najmniej dwukrotnem przebyciem trasy.

W związku z wyścigiem Komisja Turystyczna K. K. A. organizuje „Zjazd do Zakopanego". Charakter tej imprezy nasuwa pewne zastrzeżenia. W myśl regulaminu każdy zgłoszony uczestnik przyjeżdżający do Zakopanego w dniach 22, 23 i 24 sierpnia po przebyciu najmniej 100 kilometrów otrzymuje plakietę bronzową. Przyzwyczailiśmy się do tego, że plakieta na masce samochodowej jest świadectwem jakiegoś sportowego wyczynu, lub przynajmniej współudziału w imprezie sportowej. Tymczasem przy najdalej posuniętej pobłażliwości, przebycia w nieograniczonym czasie stu kilometrów nie można uważać za wyczyn sportowy, ani nawet turystyczny. Jest to poprostu okazja do ozdobienia maski samochodu plakietą kosztem 40 złotych wpisowego.

Charakterystyczne, że regulamin nawet nie przewiduje jakiejkolwiek kontroli przebycia owych stu kilometrów...

# Motocykl

## Komunikat sportowy motocyklowy

Pierwsze dni sierpnia dadzą wiele emocji sportowych motocyklistom, zawodnikom i widzom.

W dniu 2 i 3 sierpnia staną w szranki motocykliści polscy na północy w zjeździe do Gdyni, na zachodzie w zjedzie gwiaździstym do Poznania i wyścigu na torze żużlowym pod Poznaniem, na południu w wyścigu organizowanym przez Śląski Automobilklu przy współpracy miejscowego klubu motocyklowego, a na wschodzie w ciężkim raidzie 1000-kilometrowym Warszawa—Wilno—Warszawa w walce o nagrodę I-go Marszałka Polski.

Ostatnia impreza ma wyjątkowe wielkie znaczenie propagandowe, bowiem stanie się duchowym łącznikiem pomiędzy stolicą i wschodniemi kresami, gdzie, jak wiadomo sportowcy motorowi są wyjątkowo mile widziani.

Dziwnym zbiegiem okoliczności w bieżącym roku brać motorowa: automobiliści i motocykliści podali sobie rękę „na całym froncie" bowiem podczas, gdy Automobilklub śląski współdziała na południo - zachodzie, Automobliklub Wileński i Automobilklub Polski w Wilnie i Warszawie. Krakowscy automobiliści idą zgodnie z motocyklistami, organizując doroczną, świetną imprezę motorową „wyścig trzański" na trasie do Morskiego Oka.

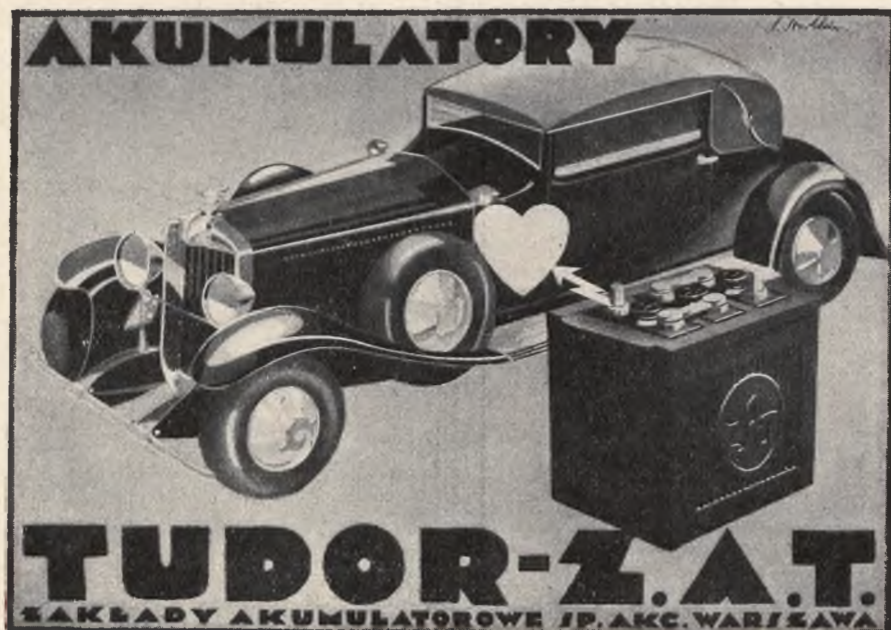
W tymże czasie Wojskowy Klub Sportowy „Legja" nie zaprzestaje prac nad wykończeniem jednego z lepszych torów kolarsko-motocyklowych w Europie i wraz z monumentalnemi trybunami, mogącemi pomieścić pod dachem około 5000 widzów w ciągu najbliższych dni oddaje tor do treningu dla najbardziej zagorzałych zawodników.

Tor ten budowany pod nadzorem specjalisty, który ma poza sobą 18 torów w Europie i dwa poza oceanem da możność motocyklistom osiągania nieznanych dotąd jeszcze w Polsce szybkości.

Słowem, sierpień r. b. bogato zapisze się w historji sportu motocyklowego w Polsce i wywoła zgoła nieoczekiwane zjawisko, a mianowicie, że w firmach handlowych, motocyklowych po raz drugi rozpoczął się sezon, a motocykliści, nie patrząc na „pluchę" starają się „wykręcić" jaknajwięcej, aby w dniach zjazdów lub wyścigów nie odpaść z powodu braku dostatecznego treningu.

Należy może tu jeszcze bardziej uchylić rąbek tajemnicy takiego ruchu w motocykliźmie: wszak dzień 7-go września to drugie święto motocyklowe w roku po ‚Grand Prix" — to zacięta walka o mistrzostwo Polski, to dzień chwały dla jednych i dzień smętnych rozczarowań dla drugich, to dzień emocji dla tych wszystkich, którzy będą mogli być świadkami tego nowoczesnego turnieju.

**Jerzy Kulesza.**




# Zioła lecznicze

## jako potrzebny środek wzmożenia opanowania nerwów i woli

Jak się dowiadujemy z prasy medycznej przeprowadzone były w ostatnich czasach eksperymenty w Allg. Krankenhaus we Wiedniu oraz na klinice dla chorób nerwowych prof. Hardicke w Londynie specyfikami znanego już dzisiaj w całej Europie naszego rodaka, p. Oskara Wojnowskiego, zamieszkałego w Warszawie.

Ponieważ wśród specyfików, któremi czynione były eksperymenty, znajdował się specyfik pod nazwą Epilobin — który służy na wszelkiego rodzaju choroby nerwowe, zainteresowaliśmy się specjalnie wynikami eksperymentów leczniczych p. Wojnowskiego, i dzielimy się z naszymi czytelnikami wiadomościami zaczerpniętemi wprost od p. Woynowskiego, specjalnie dla szerokich kół sportowych ważnemi:

Do chorób nerwowych zaliczamy niedomagania i ubezwładnienia systemu nerwowego. Mózg, mlecz pacierzowy i nerwy — stoją pomimo swego ostrego podziału anatomicznego w ścisłym związku z sobą, tak, że zachorowanie jednej części, pociąga często i drugie za sobą. O ile zachoruje tylko jeden nerw, natenczas objawy choroby ograniczają się tylko na dziedzinę będącą przez niego zasilaną. Zakłócenia nerwowe, zachodzą pod postacią ubezwładnienia, lub kurczu poszczególnych organów, jak mięśni ócz, łopatki, ramion, łydek i t. p. Zioła przeciwko chorobom nerwowym i epilepsji (padaczka) Nr. rejestru 115 i znak słowny prawnie zastrzeżony „EPILOBIN", leczy również neuralgję (boleści nerwowe), jest środkiem pomocniczym przy leczeniu zapalenia nerwów i chorób rdzenia, czyli mlecza pacierzowego, kurczów rdzenia kręgowego, zaniku mięśni, puchliny, rdzenia kręgowego, chorób błon mlecza pacierzowego, chorób mózgu, a specjalnie tworów jamkowych i zakłóceń obiegu krwi w mózgu i nareszcie epilepsji.

Ostatnia choroba, zwana pospolicie padaczką, lub chorobą Św. Walentego jest chorobą chroniczną, objawiającą się w napadach bezprzytomności i drgań kurczowych w rozmaitych dziedzinach muskulatury ludzkiej. Z pośród przyczyn tej choroby odgrywa najważniejszą rolę przyrodzona słabość układu nerwowego, która oznacza się jako obciążenie dziedziczne. Właściwy napad kurczowy objawia się w ten sposób, że dotknięci tą chorobą upadają nagle bezprzytomnie, przyczem zazwyczaj uderzają twarzą o ziemię. Po paru sekundach zaczynają się stężenia ciała i kurcze mięśniowe, przyczem twarz chorego wykrzywia się w silnych drganiach, a z ust wydzielają się szumowiny, które zabarwione są krwią u ukąszonego języka. Charakter choroby może się często zmienia.

Stosując przy epilepsji wyżej wymieniony specyfik, osiągnąłem bardzo często znakomite wyniki. Ataki podaczki, które przedtem występowały bardzo często i przebiegały burzliwie, stawały się pod wpływem tego specyfiku coraz rzadsze i łagodniejsze, w wypadkach zaś lżejszych po dłuższem leczeniu ustępowały zupełnie.

Poza wyżej wymienionemi chorobami zalecam pp. lekarzom i chorym, stosowanie wspomnianego specyfiku przy wszystkich schorzeniach i zakłóceniach układu nerwowego, pochodzenia funkcjonalnego, jak: migreny, histerji, neurastenji i t. p., gdyż przy tych cierpieniach specyfik ten działa nader kojąco i uspakajająco.




# KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

## *Dozór nad prywatnemi samochodami*

P. T. Klub zorganizował dozór nad wozami prywatnymi w Wilanowie.

Dozór sprawuje funkcjonarjusz P. T. Klubu za opłatą zł. 0.50 od wozu.

---

Na posiedzeniu Zarządu S. S. P. T. Klubu uchwalono przyznać delegatom do rozliczenia na wydatki administracyjne 30% od składki miesięcznej każdego członka, t. j. zł. 0.60.

P. T. Klub wystąpił z interwencją do odnośnych władz samorządowych i rządowych w sprawie zniesienia opłat za postój wozów prywatnych na Rynku w Kazimierzu nad Wisłą.

Na I Polskim Kongresie Komunikacji Autobusowej, który odbył się w Poznaniu w dn. 21 — 22 b. m. S. S. P. T. Klubu reprezentowana była w osobie p. mec. Kazimierza Watrakiewicza i mec. Olechnowicza.

Nakładem P. T. Klubu ukazała się bogato ilustrowana broszura propagandowa „7 dni w Polsce" w redakcji V-Prezesa Klubu, dr. Mieczysława Orłowicza.

Broszura ta, propagująca zwiedzanie Polski na zasadzie czeków podróży, wyszła w języku francuskim, angielskim i niemieckim.

Sekretarjat Klubu rozsyła obecnie broszurę tę do organizacji turystycznych i biur podróży zagranicą, do placówek dyplomatycznych polskich i zagranicznych, polskich ugrupowań w Ameryce etc.

Na posiedzeniu Zarządu P. T. Klubu w dn. 18 b. m. uchwalono skreślić z listy członków Klubu p. Janusza Grzędzicę za niedżentelmeńskie zachowanie się w dniu otwarcia lokalu Klubu.

## *Informacje w sprawie dróg*

Delegat S. S., p. inż. J. W. Florian w Limanowej, nadesłał dalsze wiadomości o stanie dróg w sąsiednich powiatach:

1. Limanowa — Soroliny — Łapanów— Gdów — Wieliczka — Kraków — znajduje się w bardzo złym stanie, a zwłaszcza od Łapanowa do Krakowa.
2. Limanowa — Nowy Targ — Czorsztyn — Krościenko — Nowy Sącz — jest bardzo dobra.
3. Czorsztyn w stronie Czechosłowacji Keżmiarsk — Poprad — Szmeks — bardzo dobra.

Według informacji Wydziału Wykonawczego Komisji Zdrojowej w Rabce, nowowybudowana droga Rabka - Zaryte, łącząca drogę państwową Kraków — Cowy Sącz z tutejszem zdrojowiskiem i skracająca drogę z Krakowa do Rabki o 6 klm., a z Krynicy i Nowego Sącza do Rabki i Zakopanego o 15 klm., została otwarta w dniu 13 b. m.

PP. Delegaci proszeni są o nadsyłanie wiadomości o stanie dróg na terenie ich działalności.

Delegat SS. P. T. Klubu, p. inż. Witold Gizbert Studnicki w Tarnowie zorganizował pomoc w czasie między narodowego raidu Automobilklubu Polski na terenie powiatu tarnowskiego.

## *Notujcie zniżki i udogodnienia*

### HOTELE I PENSJONATY.

Bydgoszcz — Bar „Ul", Gdańska 15 (10% zniżki).
Kazimierz nad Wisłą — Kawiarnia „Zdrowie", Rynek, „pod Krzysztofem".
Kazimierz nad Wisłą — Hotel Polski i Restauracja Br. Berensa.
Kielce — Hotel „Bristol" (20% zniżki).
Pińsk — Hotel Angielski (25% zniżki).
Piotrków — Hotel Wileński.
Popowo nad Bugiem — Pensjonat.
Tarnów — Hotel Polski, Kolejowa 5.
Warszawa — Hotel Angielski (10% zniżki).
Warszawa — Hotel Royal (10% zniżki).
Wieluń — Hotel Warszawski.
Zamość — Hotel Centralny.

### FIRMY SAMOCHODOWE.

Mościce — Państwowa Fabryka Związków Azotowych (warsztat do dyspozycji)
Piotrków — F. Nowak, Słowackiego 32 (20% zniżki).
Poznań — Przemysł Samochodowy „Rotor", Dąbrowskiego 78-a (10% zniżki).
Przeworsk — J. Skarzyński (10% zniżki).
Radomsko — Dawid Rodał i S-ka, Dobryszycka 5 (10% zniżki).
Radomsko — Stow. Rolniczo Handlowe (10% zniżki na oleje).
Tarnów — „Motor", Wałowa 4.
„ — p. Michał Mikoś, Kolejowa 5.
Tarnobrzeg — Firma M. Schlüssel, Rynek (15% zniżki na oleje).
Warszawa — Zakłady Blacharskie „Gryf", Piękna 30 (zakłady autoryzowane).
Warszawa — Tow. Budowy Samochodów „As", Złota 64 (warsztaty autoryzowane).
Warszawa — Zakłady Przemysłowe „Motolechja", Mokotów, Belgijska 5 (10% zniżki).
Warszawa — C. Hartwig, Sp. Akc. Międzynarodowi Ekspedytorzy, Marszałkowska 12 (25% zniżki na składowem i 15% na przeprowadzkach).
Wilno — „Auto - Garaże", Wileńska 26 (10% zniżki).

Towarzystwo Ubezpieczeń „Patria" w Warszawie, udziela wszystkim członkom P. T. K. 10% rabatu.

### KONKURS NA ILOŚĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW.

23. Mieczyński Witold,
24. Holenderski Janusz,
25. Kopczeński Aleksander,
26. Gruhn Artur,
27. Młodzianowski Piotr,
28. Wróblewski Tadeusz,
29. Jackiewicz Apolinary,
30. Lenkiewicz Zygmunt.

---



## *Lista delegatów*

Białystok — p. Kariakin Włodzimierz, ul. Kilińskiego 17.
„ — p. Keller Ludwik, Słonimska 17.
Bielsk Podlaski — p. Krogulski Władysław, Starostwo.
Borek Fałęcki k/Krakowa — p. inż. Konic Tomasz, Zakłady Solvay.
Bydgoszcz — p. Weber Henryk, Zacisze 5.
„ p. Prus Ciągliński Artur Henryk, Pomorska 48.
Chorzów — p. Płoński Jerzy, Państwowa Fabryka Zw. Azotowych.
Czerniowce — Wicekonsul Kijeński Tadeusz, Konsulat R. P. Str. Arch. Eusebie Popovici 18 A.
Częstocice — p. Byczewski, p. Ostrowice, woj. kieleckie.
Dobrzelin — p. dyr. Roman Stanisław, Cukr. p. Żychlin.
Dziedzice — p. inż. Schmeidl, Czechowice.
Gdynia — p. Pabisiewicz Tadeusz, ul. 10 Lutego, D-two Obszaru Warownego.
Glinojeck — p. dyr. Czajkowski, Cukr. Izabelin.
Horodenka — p. dyr. Kosarski, Cukr. Horodenka.
Józefów — p. dyr. Peretjakowicz Bolesław, Cukr. Józefów pod Warszawą.
Kalisz — p. adw. Zdzienicki Mieczysław, ul. Piłsudskiego 28.
Kielce — p. inż. Krug Kazimierz, Dyr. Rob. Publ., Sienkiewicza 30, p. inż. Pękosławski Kazimierz, Hipoteczna 25 m. 2, p. Janiszowski Czesław, Śniadeckich 12, p. Kłodziński Władysław, Dyr. Robót Publicznych.
Kozienice — p. Beze Aleksander, notarjusz.
Krotoszyny — p. dyr. Łapin Eugenjusz. Pomorskie
Leszno k/Błonia — p. Bratkowski Tadeusz, Leszno k/Błonia.
Limanowa — p. inż. J. W. Florian, Limanowa.
Lublin — p. płk. Ganczarski Artur, Kościuszki 3.
Lwów — p. inż. Dobrzański Stefan, Klementyny Tańskiej 1, p. Geislerowa Jadwiga, 29 Listopada 44a, Epstein Zbigniew, Sapiehy 3, Sp. Akc. „Gazolina".
Łanięta — p. dyr. Modzelewski Juljan, Cukr., p. Ostrowy.
Łódź — p. płk. Buczyński, Piotrkowska 112.
Nieledew — p. dyr. Kucharski Bolesław, Cukr., p. Hrubieszów.
Piotrków Tryb. — j. Papiński Jerzy, Al. 3 Maja 17.
Poznań — p. ppłk. Abakanowicz Piotr, ul. Słowackiego 8.
Pułtusk — p. Gotszalk T., maj. Obrembek.
Prużana — p. inż. Rodkiewicz Stefan.
Przemyśl — p. dr. Bodnar Gustaw, Skargi 8.
Przeworsk — p. dyr. Skarżyński Józef, Przeworsk, Ord. Ks. Lubomirskich.
Sosnowiec — p. Wróblewski Karol, ul. Piłsudskiego 14, p. Gontarski Norbert, Składowa 4.
Tarnów — p. inż. Gizbert Witold Studnicki, Narutowicza 2.
Warszawa — p. Augustynowicz Adam, Mokotowska 45., p. Szyndler Aleksander, Moniuszki 2.
Wilno — p. inż. Janowicz, ul. Holenderska 12.

# Wiadomości samochodowe

**KALENDARZ WYCIECZEK AUTOKARAMI.**

Sierpień 1930 r.

2—3 sierpnia do BUSKA, STOPNICY i SOLCA — 515 klm. wyjazd 2.VIII o godz. 16-ej, nocleg w KIELCACH.
3—17 sierpnia na PODKARPACIE (15 dn.) — 1.700 klm.
10 sierpnia do KAZIMIERZA—310 klm.
14—17 sierpnia do JEZIOR AUGUSTOWSKICH I PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ — 800 klm. wjazd 14.VIII o g. 16 m. 30.
24 sierpnia do PODOWA 80 klm.
31 sierpnia do CZERSKA i WILGI nad WISŁĄ.

Wymienione wycieczki mogą ulec zmianom tylko w razie słabej frekwencji zgłaszających się osób.

Prócz ogłoszonych wyżej będą orzanizowane w ciągu sierpnia w innych kierunkach na żądanie większej ilości członków (nie mniej jednak, jak dla 10 osób zapisanych do wycieczki).

**WYŚCIG NA ULICACH LWOWA.**

Mistrzostwa samochodowe Polski składają się, jak wiadomo, z pięciu imprez: wyścigów płaskich w Łodzi i Lwowie, wyścigów górskich w Ojcowie i Zakopanem oraz Raidu Międzynarodowego. Szosa Stryjska pod Lwowem, na której zawsze odbywał się wyścig płaski, znajduje się w stanie niezbyt dobrym, tak, iż rozwijanie na niej znacznej szybkości mogło by łatwo spowodować katastrofę.

By wypełnić lukę w rozgrywkach o mistrzostwo, Małopolski Klub Automobilowy nosi się podobno z zamiarem urządzenia wyścigu na ulicach Lwowa, opierając się na precedensie tegorocznego wyścigu ulicznego w Monte - Carlo.

Wyścig miałby się odbyć na kilku okrążeniach długości 5 — 10 kilometrów, przyczem trasa wyścigu byłaby oczywiście zamknięta.

Należy wątpić, czy projekt ten ma szanse realizacji. Przedewszystkiem powoływanie się na wzór Monte - Carlo nie jest dostatecznie uzasadnione. Przecież Monte - Carlo posiada doskonale asfaltowane jezdnie, natomiast Lwów, miasto skądinąd niezmiernie sympatyczne, posiada bruki niezawsze podobne do asfaltu.

Zresztą samochodowy wyścig płaski w zachodniej Europie stopniowo przenosi się na specjalnie budowane tory i gładkie plaże nadmorskie. Płaskie wyścigu na szosach mają rację bytu jedynie w krajach, które nie stać na budowę toru. Z drugiej strony wyścig uliczny przedstawia znaczne niebezpieczeństwo nietylko dla kierowców, lecz i dla publiczności gromadzącej się na chodnikach.

Ulice miejskie są miejscem najmniej nadającem się do urządzania wyścigów. Paraliżowanie życia wielkiego miasta przez zamknięcie trasy na przeciąg kilku godzin nie może znaleźć uzasadnienia nawet w szlachetnym celu sportowym.

Zresztą winniśmy raczej zachęcać automobilistów do wolnej jazdy przez ulice miast, na próby szybkości przeznaczając odludne szosy.

**RAID PAŃ.**

Dorocznym zwyczajem Automobilklub Polski zamierza zorganizować we wrzeeśniu raid pań. Trasa raidu obejmie prawdopodobnie rubieże północno - wschodnie Rzeczypospolitej, zaś końcem pierwszego etapu ma być Wilno.

Inowacją ciekawą będzie zapewne projektowana próba zrywu i hamowania. Kierowczyni musi ruszyć ze startu tylnim biegiem i zahamować maszynę na białej taśmie, oddalonej o 50 metrów od startu. Następnie należy ruszyć naprzód i zatrzymać się po przejechaniu 500 metrów na drugiej taśmie.

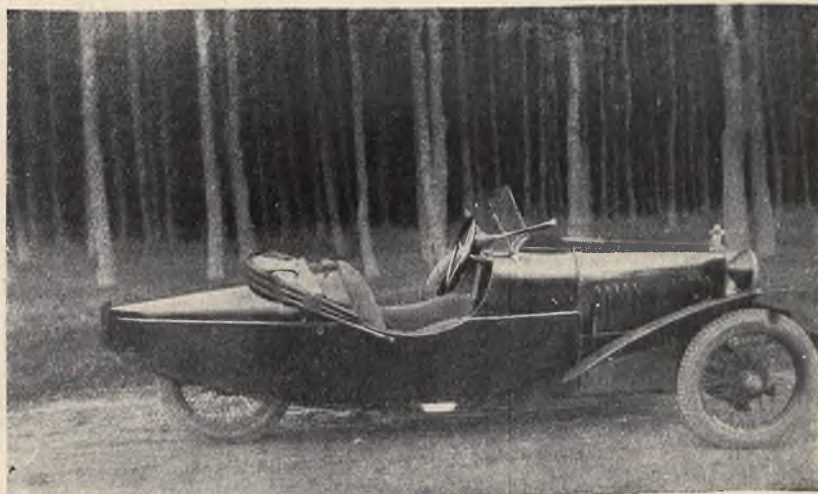
Szybkość i dokładność wykonania tej próby będzie nagrodzona punktami dodatniemi.

---

**Z ŻAŁOBNEJ. KARTY.**

Z Angljі donoszą o tragicznym wypadku, jaki miał miejsce podczas próby szybkości. Ofiara wypadku padł inż. Garfield, słynny kierowca, mający za sobą kilka rekordów światowych. Ostatnio inż. Garfield brał udział w raidzie polskim, prowadząc team samochodów Renault.





*Samochody trzykołowe zdobywają sobie coraz większą popularność. Trzykołowiec d'Yrsan rozwija szybkość do 125 klm. na godzinę, zaś zużywa tylko 6 litrów benzyny na 100 klm. Takie samo podwozie, zaopatrzone w silnik Cozette z kompesorem osiąga szybkość 180 klm./godz.*

## Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza ofertowy

# PRZETARG PUBLICZNY

na budowę mostu żelbetowego na rzece Wiśle pod Górą na drodze powiatowej Góra — Jawiszowice o konstrukcji pięcioprzęsłowej belki przegubowej o rozpiętości 18,50+27,00+27,00+27,00+18,50= 118,00 mb.

Oferty na przepisanych formularzach z należycie wypełnionemi załącznikami winny być składane w zapieczętowanych kopertach w kancelarji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Wydział Robót Publicznych, wraz z kwitem Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum 2% sumy ofertowanej.

Termin składania ofert wyznacza się do dnia 22 lipca b. r. godz. 12-ej.

Szczegółowych informacyj udziela referent mostowy przy Oddziale Drogowym pokój 817, telefon wewn. Nr. 440 w godz. od 11 — 13, gdzie zarazem przejrzeć będzie można plany i warunki budowy ogólne i szczegółowe.

Wzór oferty, kosztorys ślepy, plany konstrukcyjne i warunki ogólne i szczegółowe nabyć można w kancelarji Wydziału Robót Publicznych za zwrotem kosztów.

Śląski Urząd Wojewódzki zastrzega sobie prawo wolnego wyboru oferty według własnego uznania względnie unieważnienia całego przetargu.

Oferty na nieprzepisanych formularzach, bez wadjum, nieczytelne lub z poprawkami i wniesione po terminie nie będą rozpatrywane.

Za Wojewodę
**Inż. M. Zawadowski m. p.**
**Naczelnik Wydziału Robót Publicznych.**


„AUTO I TURYSTA" UKAZUJE SIĘ DWA RAZY W MIESIĄCU 1-go i 15-go

Redakcja i Administracja: Warszawa, Bagatela 3. Tel. 540-22. Redaktor naczelny przyjmuje we wtorki od 13-ej do 14-ej. Rękopisów nie zwraca się.

Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką. Konto P.K.O. 22990.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 800.—, ¾ strony Z. 560.—, ½ strony Z. 450.—, ⅓ str. Z. 320.—, 1/6 str. Z. 180.—. Ogłoszenia mniejsze niż 1/6 strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor: **Ignacy Kołłupajło.** Wydawca: **„Auto i Turysta"**, Sp. z o. o.

Druk. Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Ordynacka 3, tel. 44-59.



**Meinla czekolady**
**znakomite dla turystów.**

NOWY ŚWIAT 43
TELEFON 110-36

MARSZAŁK. 61
TELEFON 511-30

MARSZAŁK. 140
TELEFON 346-80

2 HALA
MIROWSKA 10
TELEFON 443-21

NOTUJCIE
SOBIE
ZNIŻKI

**HOTEL ANGIELSKI**
W WARSZAWIE

przyznaje 10% rabatu członkom

POL.-TOUR. KLUBU

za okazaniem
legitymacji członkowskiej.

**SZCZYT** doskonałości komunikacji, to samolot szybki, bezpieczny i wygodny.
**P. L. L. „LOT"**

## Największy wybór akcesoryj samochodowych w Polsce

Tłoki aluminjowe, pierścienie tłokowe, łańcuchy pociągowe i rozdzielcze. Okucia do karoserji, zamki, klamki, zawiasy, blacha aluminjowa, listwy żelazne, mosiężne, aluminjowe i t. d.

# L. KRUPKA

**Warszawa, Nowy-Świat 5 tel. 210-70**

**Kilkaset opon i dętek różnych marek stale na składzie.**

Katalogi wysyła się na żądanie!

**MIĘDZYNARODOWI EKSPEDYTORZY**

# C. HARTWIG

ROK ZAŁ. 1858 — SPÓŁKA AKCYJNA — ROK ZAŁ. 1858

Kapitał akcyjny zł. 2.000.000. Rezerwowy zł. 1.500.000.

ODDZIAŁY: Bydgoszcz, Gdańsk, Gdynia, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Międzychód n|W. Poznań, Warszawa, Wilno, Zbąszyń.
W Niemczech: Neu-Bentschen, C. HARTWIG Speditionsges.m.b.H., w Austrji: C. HARTWIG Transportges. m.b.H., Wien I. Hegelgasse 7.

Oddział w Warszawie: ul. Marszałka Focha 12